

Xp 50
P COMME PERFORMANCE... SANS OUBLIER LE CONFORT

AVEC LA GAMME XP, NOUS VOILÀ REVENUS AU CŒUR DE L'ESPRIT X-YACHT : DES VOILIERS TAILLÉS POUR LA VITESSE ET OPTIMISÉS POUR GAGNER EN COURSE. LE 50, PLUS GRAND MODÈLE DE CETTE NOUVELLE SÉRIE - AVANT LE 55 ANNONCÉ EN 2013, TIENT SES PROMESSES TANT SUR L'EAU QU'À L'INTÉRIEUR.

C'était il y a presque 35 ans. 1979, une année qui marque le départ dans la construction navale d'un jeune trio composé par deux frères – Lars et Niels Jeppensen – et Birger Hansen. Dans leurs cartons, un proto typé IOR, la jauge phare de l'époque. Le voilier, long de 7,80 m, est rallongé à 7,90 m pour coller avec l'année de lancement. Jusque-là, ça se tient. Reste à trouver un nom pour remplacer le nom de code utilisé en interne, X-79... peu d'idées convaincantes au final, alors le fameux X est adopté pour tous. Diffusé à 280 exemplaires, le petit coursier est un succès. Il est suivi par le X-102. Plus confortable que ses concurrents, ce 35 pieds remporte pourtant la Three Quarter Ton Cup en 1981 et 1982 pour récidiver encore à quatre reprises – cette fois en version carbone. Les bases du chantier danois sont en place : lancer des voiliers qui gagnent tout sans dénigrer le confort. Le Xp 50, troisième modèle de la nouvelle gamme Performance, nous a semblé prêt à relever le défi.

DESIGN ET CONSTRUCTION TIP TOP

Les multiples hublots de rouf du Xp-50 laissent la place à un grand panneau en plexiglas. Plus de lumière et vue mer grâce aux hublots rectangulaires, plus grands et plus bas que les précédentes ouvertures, intégrées au liseret de coque. La ligne générale est un peu plus agressive avec une étrave quasi verticale et un tableau arrière sensiblement moins échancré. On relève également un bout-dehors en carbone, lequel fait office de davier, mais également de point d'amure des spis asymétriques et autres codes 0. Un design sage et typé tout à la fois, assuré de traverser quelques décennies sans se démoder – enfin on en reparlera dans 20 ou 30 ans ! Le bateau est construit en infusion de résine époxy sous vide et tissus directionnels pour une plus grande rigidité d'une part, mais aussi pour supprimer tout risque d'osmose. La structure en carbone reprend les efforts du haubanage, de la quille et de compression du mât. Cette construction particulièrement soignée assure une plus grande robustesse, toujours appréciable en cas de fortune de mer – échouement, collision – mais aussi des performances encore meilleures : quand on souque à mort le pataras, c'est bien le mât qui vient en arrière, sans déformer la coque !

GRÉEMENT ET PLAN DE PONT

Classique mât en aluminium ou carbone dernier cri ? Dans les deux cas, le profil est emplanté, mais la seconde formule offre bien des avantages : plus de hauteur pour gagner 2m²

de surface de grand-voile en plus, mais surtout moins de poids dans les hauts afin de limiter le tangage et la gîte. Le Xp 50 peut également être équipé d'un étai de trinquette pour une surface de voile plus importante aux allures portantes en régate (spi et trinquette). Mais le but est surtout d'envoyer des voiles de gros temps lors des traversées océaniques. Sur le pont, six winches Harken - des 50 sur le rouf, et des 70 sur les hiloires, épaulés par des 60 - sont en charge des manoeuvres. Tous ces puissants cabestans peuvent être électriques, évidemment... Les retours de drisses et autres bosses de ris sont habilement camouflés sous le rouf, à l'image de la capote intégrée. Dans le cockpit, la table est escamotable, la barre d'écoute surbaissée, le secteur de barre immédiatement accessible et le barreur profite d'un cale-pieds mobile. Le radeau est stocké dans un logement dédié. On apprécie les taquets repliables et le large pavois qui ceinture le pont. Dans la jupe arrière, le coffre est assez grand pour avaler l'annexe gonflée en travers, mais sans moteur. La circulation sur les passavants est fluide et sécurisée par de bonnes mains courantes. Sur la plage avant, une volumineuse baille à mouillage ainsi qu'une soute à voile – elle peut être équipée d'une bannette. En croisière, la delphinière en carbone peut conserver l'ancre à poste. Seuls bémols : la cuvette à côté des bloqueurs retient l'eau sur le rouf et la fosse de la barre d'écoute se révèle un nid à poussières et saletés.

SUR L'EAU

Les trois lettres IOR sont devenues IRC. Autre jauge, autres formes de carènes : finis les interminables tableaux inversés, les bustles et bosses de jauge, place à des flancs verticaux, des étraves et des poupes taillées à la serpe... Pas trop lourd et bien toilé – il affiche un rapport voilure/poids de 13 m²/t, contre 10,22 pour le Grand Soleil 50 et 8,2 pour le Sun Odyssey 509, il entend bien jouer le jeu des très hautes performances plutôt que de se brider les ailes et tenter de profiter d'un rating avantageux. Autre impératif du chantier danois, un rapport de lest confortable, soit 44% du déplacement total. A rapprocher à nos deux voiliers étalons : 34% pour le Grand Soleil et le Sun Odyssey. Le Xp 50 doit être manoeuvrable en toutes circonstances, même en équipage réduit. Pas question pour X-Yachts de laisser sur le marché un voilier ingérable qui passe sur sa barre dès 15 ou 20 nœuds de vent. Priorité aux qualités marines, mais également à la vitesse si on en juge par les polaires fournies pas Niels Jeppesen : les 8 nœuds sont atteints au près serré dès 3 Beaufort... Le mode d'emploi de cette carène n'est pourtant pas si simple pour la faire marcher au mieux : si remonter à 32 ou 33° du vent réel est possible, le VMG optimum avec un vent inférieur à 10 nœuds réclame un angle beaucoup plus ouvert – aux alentours de 45 à 48°. Mais dès 11 nœuds de vent, il faut alors caper pratiquement à 35°. Au débridé, on dépasse les 10 nœuds dès 16 nœuds de vent. Sous spi, par 25 nœuds de vent, on frise les 14 nœuds...

Notre voilier d'essai vient de franchir la ligne d'une manche des Voiles de Saint-Tropez : je saute à bord pour vérifier si les aguicheuses polaires disent vrai : pour la grosse brise, il faudra repasser. Le thermique vaillant de cette mi-octobre ensoleillée est bien tombé dans le Golfe. Pareil pour le spi, déchiré au cours d'une manœuvre. J'ai tout de même l'occasion de goûter à l'exquise précision de barre. Sur ce plan d'eau encombré des autres concurrents et de toutes sortes de yachts au mouillage, on ne se sent pas du tout dépassé par l'engin, qui esquive avec une précision diabolique tous les obstacles sur sa route... La vue bien dégagée vers l'avant et le génois à faible recouvrement permettent au barreur de garder l'œil sur ce qui se passe sur le plan d'eau. L'équipage affûté autorise également mes manœuvres les plus audacieuses, de telle sorte que notre Xp 50 se retrouve pratique-



Large cockpit à deux barres et jupe arrière



Xp 50

ment sous voiles dans Port Grimaud… Nous finissons tout de même par rouler le génois et affaler la grand-voile. Le 52 ch ronrone sous le cockpit et le propriétaire reprend la barre. Son ancien voilier ? Le précédent modèle, le X-50… « *On relève 75 degrés bord sur bord dans le médium et dans la brise au louvoyage. Le passage dans le clapot est excellent. Par 25 nœuds et mer plate, le bateau marche toujours à plus de 8 nœuds. Au portant par vent fort, on tient les 13 à 14 nœuds sous spi, avec même une pointe à pointe à 17 nœuds sur une vague. Comparé au 50, le Xp est plus raide à la toile et profite d'une meilleure glisse au largue, mais gare aux décrochages lors des départs au lof.* »

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Le panneau de descente est intégré : un artifice qui permet pour la législation un seuil plus bas - et puis c'est plus pratique. Les quatre marches sont bien incurvées et bordées de deux mains courantes, c'est parfait. A l'intérieur, trois cabines, un grand carré et une cuisine en U bien pratique pour se caler à la gîte. Le mariage des meubles laqués blanc brillant et des boiseries vernies est très réussi, d'autant que la finition est (presque) irréprochable, à l'image des seuils de portes en inox. La hauteur sous barrots est de 1,97 m au pied de la descente.

Le carré propose une table avec fargues de 0,7 par 1,1 m ; on y mange à 6 ou 7. Les mains courantes inox permettent de se déplacer facilement même par forte gîte. Les bordés sont ceinturés d'équipets dont les fargues pourraient être un peu plus haut. La cuisine comprend deux éviers et de grands volumes de stockage pour la vaisselle et l'avitaillement. Le carré est protégé des projections par un Plexiglas. Le siège de la table à cartes coulisse pour former une couchette de quart. La cabine propriétaire est aménagée à l'avant, avec un couchage de 2 m de long par 1,6 au plus large. Les rangements sont nombreux et le cabinet de toilette privatif au rendez-vous. L'éclairage naturel est assuré par quatre ouvertures dont deux ouvrantes. À l'arrière, l'ambiance est un peu moins luxueuse. Les deux cabines identiques offrent des grands matelas de 2,06 m par 1,55 au plus large. Beaucoup de rangement également, mais les équipets manquent un peu de rigidité et la finition de leur face inférieure est perfectible. C'est bien le seul défaut que nous avons relevé. Possibilité de commander une couchette sur cadre à deux positions. On apprécie l'accès direct au moteur et aux organes techniques. Idem pour le tableau électrique (exemplaire) : on l'ouvre grâce à deux simples boutons poussoirs.

CONCLUSION

Ce modèle présenté en avant-première au Salon de Cannes, en septembre dernier, semble promis à une belle carrière avec d'ores et déjà plus de cent exemplaires en commande. Une performance par ces temps de crise ! Fidèle à l'esprit originel du chantier danois – des voiliers qui gagnent sans sacrifier le confort – le Xp 50 séduit les accros de la régate, mais aussi les adeptes de la croisière rapide grâce à ses aptitudes à la navigation en équipage réduit. Reste à accepter de payer ce magnifique joujou deux fois plus cher qu'un Sun Odyssey 509 ou un Sense 50. ■

Emmanuel van Deth

Zoom sur la plage avant



© Emmanuel van Deth

FICHE TECHNIQUE

Longueur :	14,99 m
Longueur à la flottaison :	13,41 m
Bau maxi :	4,43 m
Tirant d'eau :	2,65 ou 3 m
Poids :	11 600 kg
Lest :	5 140 kg
Surface de voilure :	151,9 ou 153,9 m²
Grand-voile :	87,6 ou 89,6 m²
Génois 106% :	64,3 m²
Spi :	220 m²
Réservoir eau :	550 l
Réservoir gazole :	600 l
Moteur :	52 ch
Architecte :	Niels Jeppesens
Constructeur :	X-Yachts
Prix HTVA :	525 000 EUR.

X-Yachts Belgium • +32 (0) 475 287 162 • ev@x-yachts.be

© Emmanuel van Deth

Un cockpit bien dimensionné pour la manœuvre en régate !

Espace global sous le pont



© Emmanuel van Deth